

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСТРЕМЛЕНИЯ В БАЛКАНСКОЙ ПОЛИТИКЕ АВСТРО-ВЕНГРИИ В ПЕРИОД БЕРЛИНСКОГО КОНГРЕССА 1878 ГОДА*

ЭМИЛЬ ПАЛОТАШ

Монарх и министр иностранных дел всегда удерживали оба правительства дуалистической монархии от тайных дипломатических переговоров. Возможность абсолютистского направления внешней политики обуславливалась Соглашением 1867 года. Таким образом, вполне естественным было то, что весной 1878 года ни австрийский, ни венгерский кабинеты официально не были информированы о многочисленных конфиденциальных дипломатических переговорах, связанных с ревизией Сан-Стефанского договора и с окончательным решением восточного вопроса. Между тем система Соглашения 1867 года делала различие между внешней политикой в собственном смысле и внешнеэкономическими отношениями. Что касается последнего, то, согласно конституции, две половины дуалистической монархии, Австрия и Венгрия, обладали правом голоса. Этим правом всегда пользовались оба правительства. Итак, когда начались приготовления, связанные с проведением Берлинского конгресса, Министерство иностранных дел Австро-Венгрии сочло нужным обратиться к соответствующим министерствам с тем, чтобы они сообщили свое мнение о том, каким образом можно гарантировать экономические интересы австро-венгерской монархии при урегулировании восточного вопроса. Принимая во внимание всю важность этого вопроса, министр торговли Австрии Клумецки предложил созвать специальное заседание т.н. таможенной и торговой конференции (межведомственное совещание по этим вопросам). На этом совещании, протекавшем 26—27 марта 1878 г., руководитель отдела торговой политики Министерства иностранных дел Швегель выступил с готовой программой.¹

В проекте был особенно подробно рассмотрен вопрос, связанный с осуществлением соединения международных железнодорожных линий на Балканах. Швегель подчеркивал необходимость немед-

* Часть подготавливаемой автором монографии о балканской политике Австро-Венгрии после 1878 г.

ленной и полной реализации ранее заключенных договоров, предписывающих создание трансбалканской железнодорожной сети. Он подчеркнул: поскольку строительство железных дорог и обеспечение на них «соответствующего» движения представляет для Австро-Венгрии первостепенный интерес, то согласие на признание вновь создающихся государственных образований и произошедших территориальных изменений на Балканах она готова дать лишь в том случае, если балканские государства примут ее требования, а также обеспечат возможности для их практического выполнения. Проектируемые в то время железнодорожные линии соединения на юге Австро-Венгрии не являлись однозначными. Проект Швегеля, в первую очередь, подробно рассматривал вопросы, связанные со строительством главной линии, ведущей от австро-венгерско-сербской границы вблизи от Белграда до Ниша, а оттуда с одной стороны с веткой на Константинополь, а с другой — на Салоники. Швегель формулировал три основных принципа в связи с этой задачей: 1. незамедлительное заключение соглашения, которое окончательно урегулирует проблемы строительства главной железнодорожной линии, на выполнение которой отводят максимум три года. Следует сейчас же позаботиться путем «соответствующих мероприятий» о материальных средствах, необходимых для завершения этих работ; 2. следует предусмотреть, чтобы эксплуатация главной железнодорожной линии на всем ее протяжении было единой и находилась в одних руках. Предполагается передать ее в ведение Компании по эксплуатации Оттоманских железных дорог *Хирша* сроком на пятьдесят лет; 3. по соглашению между заинтересованными правительствами следует создать в Вене постоянный комитет, в котором будут заседать делегаты отдельных стран. В функции этого комитета будет входить инспектирование строительства, а позже, как высшей инспекционной инстанции, ведение всех дел, касающихся эксплуатации железнодорожных линий. Швегелю представлялось, что данные принципы способны обеспечить интересы железнодорожной политики монархии даже в том случае, если по каким-либо причинам запланированный ранее конгресс великих держав не состоится.

Если бы европейский конгресс все же состоялся, то от него следовало бы получить признание специальных интересов Австро-Венгрии: обеспечение строительства железных дорог в Сербии, Болгарии и Турции, а также создание предприятия, гарантирующего упорядоченное действие восточных железных дорог. С этой целью, согласно плану, следовало бы добиться одобрения конгресса для осуществления следующей программы: австрийская Компания по эксплуатации Оттоманских железных дорог — после реорганизации ее во всеобщее восточно-европейское железнодорожное общество — берет железнодорожное строительство в свои руки. Кроме того в его обязанности будет входить и эксплуатация, а также, может быть, и обеспечение почтовой и телеграфной службы, или даже собиране

прибылей и доходов от табачной и соляной монополий и пошлинного сбора в этих странах. Общество это в самый короткий срок представит правительствам-участникам программу предполагаемого строительства железных дорог, предложение, касающееся условий концессий, и, кроме этого, отдельное предложение относительно финансирования всего строительства. В том случае, если заинтересованные правительства не были бы в состоянии в течение определенного времени провести соответствующие мероприятия, Австро — Венгрия получит право полномочия взять в свои руки все ведение строительства. По плану Швегеля это вновь создаваемое восточно-европейское железнодорожное общество направляет в Константинополь, Белград, Салоники и Болгарию своих коммерческих представителей, наделенных широкими полномочиями.

В проекте министерства иностранных дел сравнительно мало места отводилось возможным улучшениям, касающимся сферы *торговых отношений*. По сути дела, Швегель рассматривал эту проблему в двух плоскостях. Относительно еще действующего торгового договора, заключенного с Турцией в 1862 году, приведены положительные замечания: все права и привилегии, которыми, согласно этому договору, пользуется монархия, по-прежнему распространяются как на территории, находящиеся под непосредственным управлением Порты, так и на те, которые в ближайшем будущем, возможно, будут ей лишь косвенно подчинены; ограничение торговли введением новых монополий и привилегий или введением налогов не допускается. С другой же стороны, в отношении южных соседей дуалистической монархии проект отделялся многообещающей фразой: упорядочение торговых отношений с Боснией, Герцеговиной, Сербией и Черногорией будет проведено в соответствии с «особыми соображениями».

На торговой конференции, протекавшей 27 — 28 марта, обсуждая проект Министерства иностранных дел, быстро выяснилось, что точка зрения австрийских и венгерских правительственных органов сходится лишь в одном пункте: используя возможности конгресса, следует без промедления добиться новых экономических преимуществ. По целому же ряду важнейших вопросов их позиции были настолько различны, что не оставалось никаких надежд на своевременную выработку общей и единой программы, так горячо желаемой Министерством иностранных дел. Решение пришлось отсрочить. Министр иностранных дел Андраши возложил согласование точек зрения на непосредственные переговоры будапештского и венского правительств.²

Весною 1878 года правительства обеих половин империи начали продолжительную дискуссию. Одной из тем дискуссии явилось обсуждение принципов торговой политики, имевших место в балканской политике империи. Относительно позиции, занимаемой монархией по отношению к соседним южнославянским государствам и территориям, оба кабинета высказывали диаметрально противоположные

точки зрения. Австрийское правительство придерживалось политики полной экономической ассимиляции Сербии, Черногории, Боснии и Герцеговины внутри дуалистической монархии с сохранением их территориальной обособленности. Австрийский кабинет многого ожидал от *таможенного союза* не только в экономическом, но также и в политическом отношении; этот лозунг он считал пригодным для противодействия агрессивным устремлениям двора и военщины, которые были направлены на прямой захват этих территорий. Таким образом экономическая ассимиляция южнославянских территорий весной 1878 года означало для него альтернативу территориальной аннексии.

Позиция австрийского правительства была сформулирована Клумецки в меморандуме от 30 мая, адресованном Андраши и венгерскому премьер-министру Тиссе. По мнению министра, экономическое присоединение как в торговом, так и, более того, в политическом отношении равнозначно территориальной ассимиляции, причем, первый случай по сравнению со вторым связан с меньшими международными проблемами и финансовыми осложнениями. Позже с австрийской стороны поступили заявления и о том, что создание таможенного союза препятствует пошлинному объединению южнославянских территорий, то есть первому шагу на пути их политического объединения. Также делалось упоминание о печальном опыте румынского торгового договора, заключенного в 1875 году (который, между прочим, оказался выгодным); этот опыт будто бы убедительно показал, что заключение лишь чисто торговых договоров «в этих странах» не предоставляет возможности соответствующим образом защищать австро-венгерские интересы.³

Венгерское правительство решительно выступило против попытки создания таможенного союза и отклонило мысль об экономическом объединении с монархией балканских аграрных территорий. Отвечая на первое обращение министра иностранных дел, оно заявило, что «мысль о заключении таможенного союза с еще несозданными государствами представляется нецелесообразной».⁴ Позже оно было вынуждено заняться этим вопросом по существу. Временно управляющий торговым министерством Трефорт в своем ответе от 30 июня опроверг доводы Клумецки, в первую очередь то, что якобы таможенный союз выгоден в финансовом отношении. Особенно большое место он отвел доказательству того, что мысль о возможности механического присоединения славянских провинций без предварительных реформ является несостоятельной, так как благодаря экономической и культурной отсталости этих районов, административное, налоговое, ветеринарное и прочее управление их коренным образом отличается от соответствующих развитых институтов дуалистической монархии, построенным по западным образцам. В глазах Трефорта решающий принцип австрийской политики: обеспечение рынка сбыта и получение источников дешевого сырья являлся «наименее важным моментом», т.к. Австрия и Венгрия, вследствие их близкого соседства,

находятся в более выгодном положении, чем Западная Европа, и их торговые обороты также не отягощены высокими пошлинами. Таким образом конкуренция чужих государств может проявляться лишь вследствие «инертности наших промышленников».⁵

Расстановка сил тяжести в австрийских и венгерских аргументациях ясно указывает на различия, существовавшие во внешне-экономической стратегии двух сторон. В то время как венгерский министр считал существующие тогда еще отношения — полное действие системы свободной торговли и дифференциальные преимущества Габсбургской монархии на территориях, расположенных у турецкой границы, что вытекало из ранее заключенных договоров — твердой основой и верил в дальнейшую их непоколебимость, то австрийская сторона, рассматривая поворот к протекционализму, как единственное благо, не пыталась проанализировать использование или улучшение возможностей юридически-правовых рамок действующих договоров. В противоположность новым установкам австрийской внешнеторговой политики, венгры как в западной, так и в балканской торговле, по сути дела, отдавали преимущество статус-кво. Другими словами, они хотели не только сохранить тарифные соглашения с Германией, куда экспорт венгерской сельскохозяйственной продукции до тех пор осуществлялся на выгодных условиях, но кроме того они не были сторонниками полной изоляции Балкан. Они не имели никаких причин для этого до тех пор, пока могли надеяться на то, (в 1878 году положение было еще таковым), что в результате надолго затянувшихся переговоров для заключения немецкого пошлинного договора будет возможность прийти к такому компромиссу, благодаря которому германский рынок по-прежнему останется открытым для венгерской сельскохозяйственной продукции. Балканский аграрный экспорт далеко не всегда и не везде представлял опасность для Венгрии. В распоряжении венгерского правительства находились соответствующие правовые возможности (ветеринарные предписания, пошлинные сборы) для того, чтобы, исходя из спроса собственного рынка, регулировать ввоз балканской сельскохозяйственной продукции. Таким образом, оно спокойно встало на позиции, согласно которым торговые сношения с Балканами и в дальнейшем обязательно следует развивать, поставив предварительным условием то, чтобы реализация могла осуществляться только путем обычных торговых договоров. В силу этого венгерское правительство выступало не только против непосредственного завоевания южнославянских территорий, но и против их экономической аннексии, совершавшейся под лозунгом таможенного союза.

Итак, в области торговой политики три компетентных фактора (австрийское и венгерское правительства, министерство иностранных дел) лишь по одному единственному пункту пришли к быстрому соглашению, которое касалось как самой Турции, так и государств, только что получивших свою независимость. Согласно этому согла-

шению, следует сохранять неизменными все льготы договора 1862 года, другими словами, всячески препятствовать тому, чтобы получившие политическую независимость страны могли бы экономически использовать положительные изменения, последовавшие в их политической жизни.

Тем не менее эта программа-минимум, несмотря на свое название, олицетворяла собою далекоидущие претензии. Известно, что Сербия и Румыния, находясь еще в положении вассальных княжеств, предпринимали попытки (в ряде случаев весьма успешные) для улучшения своего политико-экономического положения и, главным образом, для повышения своих финансовых доходов. С приобретением самостоятельности тенденции эти должны были усилиться. Таким образом, общее мнение сводилось к тому, чтобы, используя великодержавное положение монархии, своевременно сорвать экономическую эмансипацию балканских стран. Согласно формулировке венгерского совета министров, все выгоды, имевшие место до сих пор, «в любых условиях, независимо от характера создающихся там государственных образований, должны не только сохраняться в будущем, но и по возможности расширяться».⁶

Вторая сфера глубоких разногласий, существующих между двумя половинами империи, была связана с проблемой международного железнодорожного сообщения. В быстром строительстве и введении в эксплуатацию железнодорожных линий были заинтересованы обе половины монархии. Задолго перед этим оба правительства неоднократно торопили Министерство иностранных дел, чтобы то обеспечило необходимые для этого международные условия. Но реализацию этой задачи каждая сторона представляла по-своему. Кабинету Тиссы было важно, чтобы при строительстве трансбалканских железнодорожных линий Сербия ставилась на первое место. Это обеспечило бы соответствующую долю Венгрии (особенно Будапешта) во все возрастающем движении на Балканах. Вместе с тем кабинет настаивал на том, чтобы строительство «восточных железнодорожных линий» не находилось бы в противоречии с внутренней железнодорожной политикой венгерского правительства, стремившегося захватить в свои руки управление венгерскими железными дорогами и ограничить деятельность частных компаний. Поэтому он вынужден был вступить в спор с австрийским кабинетом, энергично защищавшим интересы австрийских железнодорожных обществ. Согласно позиции Клуменцки, занятой им 30 мая, Австрия соглашалась со строительством сербской линии лишь в том случае, если венгерское правительство даст предварительное разрешение на одновременное сооружение железнодорожной линии, проходящей через Боснию. При этом она настаивала и на том, чтобы работы по соединению железнодорожной линии, проходящей через Боснию, с венгерской железнодорожной сетью были возложены на Общество южных железных дорог. Австрийское правительство не скрывало того, что для него было бы желательно, чтобы сербская железнодорожная

линия (прокладываемая компанией Хирш) примыкала к линии Общества государственных железных дорог, проходящей через Венгрию. Эти два общества были в руках австрийских капиталистов.

17 июня венгерский совет министров объявил, что он настаивает на том, что соединение с боснийской железнодорожной линией допустимо после того как будет гарантировано строительство сербской железнодорожной линии. Касаясь плана Швегеля, он подчеркнул, что протестует против того, чтобы венгерский участок международной линии находился в ведении какой-то международной наблюдательной комиссии.⁷ Более подробно эта точка зрения изложена в письме венгерского министра путей сообщения, помеченном 2 июля. Печи согласился с тем, что в интересах проведения строительства следует стремиться к далекоидущим материальным гарантиям, но он решительно отказался согласиться с тем, что в случае, если средства заинтересованных балканских стран оказались недостаточными, всю реализацию строительства восточных железных дорог должна взять на себя австро-венгерская монархия. Кроме того, он считал недопустимым, чтобы интересы монархии отождествлялись с интересами отдельных частных компаний и назвал «поспешным» выдвижение на первый план общества Хирша. «Наша задача состоит лишь в том — подчеркнул он, — чтобы гарантировать соединение восточных железных дорог соответствующими обязательствами и положениями международных договоров».⁸

Как указывают даты ответных посланий венгерских министров, спор по двум основным вопросам между двумя половинами империи был все еще в полном разгаре, когда в Берлине открылся конгресс великих держав. Австро-венгерская делегация, возглавляемая Андраши, выехала в германскую столицу, чтобы — заручившись международным согласием — выполнить давнее и категорическое требование императора Франца-Иосифа и военных кругов относительно аннексии Боснии и Герцеговины. Тем самым действия Андраши на конгрессе в первую очередь были направлены на удовлетворение решающего фактора в области внешней политики. Экономические требования капиталистических кругов двух господствующих наций Австро-Венгрии, настроенных по сути дела против территориальной аннексии, были включены в программу как бы в виде дополнения, но несмотря на это, им отводилась важная роль. Добиваясь осуществления поставленных капиталистическими кругами целей Андраши мог рассчитывать не только на непосредственную материальную выгоду (хотя и это было важно), но также и на ослабление — в случае успеха — лагеря противников территориальных захватов, на раскол внутри антианнексионистов.

Коснемся коротко того, в какой мере в статьях берлинского договора получили свое отражение различные пункты балканской экономической программы, сформулированные в марте Швегелем и ставшие потом предметом внутренней дискуссии. Хотя в предварительных предложениях, выдвигаемых австро-венгерскими диплома-

тами на обсуждение конгресса, были всесторонне учтены требования программы-минимум,⁹ *полностью* осуществить всех целей им не удалось. Все же, успех был немалым. Так например, статьи 10 и 38 берлинского трактата обязывали Болгарию и Сербию (правда, последнюю лишь по отношению к вновь им приобретенным территориям) взять на себя все прежние турецкие обязательства как по отношению к Австро-Венгрии так и обществу Хирша в связи со строительством, соединением и эксплуатацией железных дорог.¹⁰ Кроме того, договор предписал Австро-Венгрии, Турции, Сербии и Болгарии немедленное заключение всех необходимых для сооружения трансбалканской железнодорожной магистрали конвенций. Этим самым, как мы знаем, были удовлетворены сугубо австро-венгерские домогательства. В области же торгового права берлинский трактат защищал по форме не специфические австро-венгерские интересы, но тем не менее, он предоставлял и для дуалистической монархии желаемые ей выгоды. Так, например, те статьи, согласно которым старые договоры, заключенные ранее между Портой и третьими странами о торговле, праве на судоходство, о провозах консулов, а также о правах капитуляции по-прежнему должны соблюдаться балканскими странами, получившими самостоятельность, до тех пор, пока третьи страны не дадут своего согласия на их изменение или же на заключение нового договора, — полностью соответствовали принципам австро-венгерской мартовской программы-минимум. Дословно это звучало так: «Льготы и привилегии иностранных подданных, равно как права консульской юрисдикции и покровительства в той мере, как они были установлены капитуляциями, останутся в полной силе до тех пор, пока они не будут изменены с согласия заинтересованных стран.»

Ратую за реализацию восточной экономической программы, Андраши большое внимание уделял Сербии, занимавшей ключевую позицию. Параллельно с участием в работе конгресса им в Берлине было заключено сепаратное соглашение с премьер-министром Сербии Ристичем. В первой статье конвенции, подписанной 8 июля, оба правительства обязались соединить свои железные дороги у Белграда. Помимо этого Сербия обещала провести железнодорожные трассы между Белградом и Нишем и далее, вплоть до турецкой и болгарской границ. Соглашение отводило на выполнение трехгодичный срок. Конвенция гласила, что обе стороны, как на своих собственных, так и на турецких и болгарских линиях, проложенных до Константинополя и Салоник, будут придерживаться железнодорожных правил, действующих на железных дорогах Австро-Венгрии. Как бы присоединяясь к статье 10 берлинского договора, конвенция от 8 июля также предписывала: сразу после заключения мирного договора в Вене должна собраться комиссия, состоящая из уполномоченных представителей Австро-Венгрии, Турции, Сербии и Болгарии, чтобы, с одной стороны, разработать соответствующие конвенции между заинтересованными странами и сотрудничающими

предприятиями, а, с другой стороны (что уже выходило за рамки формулировок берлинского договора) направить от лица вышеупомянутых стран всех мероприятий, связанных со строительством названных железнодорожных линий. Вторая статья конвенции от 8 июля предписывала облегчение торговых связей между двумя странами, и — кроме того — предусматривала проведение соответствующих мероприятий для урегулирования пограничной торговли. Статья эта оставила открытым вопрос о том, в какой форме будут достигнуты намеченные цели (облегчение оборота) — путем обыкновенного торгового договора, или же путем таможенного союза между Австро — Венгрией и Сербией. Здесь нетрудно проследить влияние неразрешенных внутренних дискуссий. Но вторая статья австро — сербского договора твердо предписала, что независимо от принимаемого решения о форме, оба правительства должны заключить немедленно вслед за ратификацией берлинского договора соответствующее соглашение.¹¹

*

Руководители австро — венгерской дипломатии в период завершения берлинского конгресса не без основания придерживались мнения, что берлинский трактат и сербская конвенция от 8 июля дают все необходимое для быстрого и безоговорочного осуществления экономических целей дуалистической монархии на Балканах. Однако, внутренние и внешние трудности, стоящие на пути реализации экономической программы автоматически не могли исчезнуть с заключением договоров. Между реальной возможностью действия и многообещающими перспективами, вытекающими из текстов договоров, в действительности существовала целая пропасть. Практическая реализация достигнутых дипломатическим путем экономических преимуществ являлась довольно трудной задачей. Позиция Балл-гаусплатца осложнялась прежде всего отсутствием внутреннего австро — венгерского единства по ряду вопросов. Раздираемая внутренними противоречиями двуединая империя была не способна на инициативу. Оккупация Боснии вызвала бурю; отставка в связи с этим австрийского, а в сентябре и венгерского кабинетов привела к такой внутренней ситуации, при которой сглаживание старых экономических противоречий и создание базы для согласованной балканской экономической политики казалось невообразимым. Правда в то время и само министерство иностранных дел было полностью поглощено тем, чтобы добиться одобрения берлинского договора делегациями и обоими законодательными собраниями.

Таким образом, осенью 1878 года очень медленно и с большими трудностями началось претворение в жизнь политико-экономических целей. Незначительные успехи были достигнуты первоначально по вопросу о железных дорогах. Они выражались в том, что с целью облегчения задач, вызванных оккупацией, в ускоренном темпе было проведено соединение с некоторыми местными боснийскими железно-

дорожными линиями. Однако, проведение этих линий ничего общего не имело с сооружением основной балканской трассы. На последнее также не оказало большого влияния и то, что в результате успешных переговоров с Румынией произошло соединение трансильванских железнодорожных линий с румынскими. Вопрос о строительстве основной трассы, идущей из Белграда через Ниш с ветками до Константинополя и Салоник, не сдвинулся с места. В этом вопросе ключевая роль отводилась Сербии, которая должна была придерживаться (естественно, вместе с монархией) договора, заключенного 8 июля, касающегося железных дорог и торговли. Как мы видели, конвенция наметила не только области действия по главным направлениям, но определила и сроки урегулирования: в отношении железных дорог «немедленно», в отношении торговли в течение четырех месяцев после подписания мирного договора было необходимо прийти к соглашению.

По вопросу о железных дорогах Андраши был вынужден просить отсрочку у Сербии и Турции. Свою просьбу он мотивировал следующим: поскольку договоры предписывают проведение переговоров, связанных с сооружением международной балканской железной дороги, с участием четырех стран, то последние не могут начаться до тех пор, пока у одной из стран-участниц, Болгарии, не сформировано правительство. Австро-Венгрия сохраняет за собою право начать эти переговоры позже.¹² Правительства двух заинтересованных стран удовлетворили австрийскую просьбу.

Дипломатический представитель Австро-Венгрии в Белграде Вреде все чаще давал знать о том, что пассивность Австро-Венгрии может привести к возрастанию роли чужного влияния в сербских железных дорогах. Все же, на его вопрос о том, какой линии следует придерживаться, вразумительного ответа от Министерства иностранных дел не поступило.¹³ Донесения, полученные из Белграда, Андраши пересылал венгерскому и австрийскому министерским ведомствам, напомнив при этом, насколько важна выработка общих основ для переговоров с Сербией. Однако его просьба не была удовлетворена. Урегулирование торговых отношений фактически также не продвинулось вперед, хотя четырехмесячный срок предписанный берлинским договором для заключения соглашения, уже истек. Андраши и здесь просил отсрочки у Сербии.

После того, как назначением нового кабинета Тиссы по крайней мере Венгрия приобретала твердое правительство, 6 декабря Андраши снова обратился с настоятельной просьбой к торговым и финансовым министерствам. В этом письме министр иностранных дел отметил, что недостаток времени заставляет его выступить с инициативой ускорения хода совещаний по балканской экономической политике. Андраши особо подчеркнул необходимость сохранения сравнительно жестких сроков постройки железных дорог и для этой цели он предложил разделить четырехсторонние переговоры о трансбалканской магистрали (с участием Турции и Болгарии) от

предполагаемого сепаратного соглашения с Сербией. Поскольку четырехсторонние переговоры пришлось отсрочить, он считал желательным, чтобы обязательства, принятые Сербией в этой области, были закреплены в иной форме, например отдельным временным железнодорожным соглашением. Андраши считал также возможным включение в готовящийся торговый договор с Сербией отдельных статей о железнодорожной политике.¹⁴ Таким образом, при реализации балканской экономической программы дуалистической монархии на передний план было поставлено заключение *двустороннего* договора с Сербией.

Инициатива Андраши не вызвала в Будапеште восторга. Венгерское правительство не скрывало своего отрицательного отношения ко всяким переговорам. Министр транспорта Печи в своем письме к министру иностранных дел доводил до сведения, что венгерский совет министров с готовностью поддержит отсрочку переговоров с Турцией и Болгарией. Что касается Сербии, то совет считает необходимым проведение предварительного внутреннего (австро-венгерского) совещания. В ответ на вторичное нетерпеливое послание из Вены, Будапешт ответил уклончиво и в отношении торговых переговоров: назначить срок для переговоров с Сербией в настоящее время невозможно, т.к. для этого следует предварительно согласовать мнения австрийского и венгерского правительств; венгерские эксперты приступили уже к изучению проблем, связанных с торговым договором.¹⁵ Вторая половина 1878 года так и не принесла никаких ощутимых результатов в деле осуществления балканской экономической программы. Австро-венгерская дипломатия в своих сношениях с другими странами вынуждена была сохранять пассивность.

Как явствует из одного письма Андраши, Австро-Венгрия ждала благодарности от Сербии за свои услуги, оказанные ей княжеству на Берлинском конгрессе и на этой основе она стремилась привязать Сербию к себе. Для осуществления этой политической цели Андраши старался использовать и экономические средства. Как он излагал, договор от 8 июля создал благоприятные предпосылки для того, чтобы с сербской стороны должным образом принимали во внимание интересы дуалистической монархии, но в истекшее после берлинского конгресса время положительное влияние июльской конвенции исчезало в той мере, в какой Сербия потеряла свою надежду на то, что Австро-Венгрия сможет удовлетворить экономические потребности княжества. Андраши, конечно, в принципе был прав.

В неотлагательной реализации намеченных целей на Балканах были заинтересованы и военные круги. Руководитель военной канцелярии императора, влиятельный генерал Бек составил памятную записку относительно спорного тогда вопроса о судьбе новобазарского санджака. Он особо подчеркнул, что с целью улучшения военного положения Габсбургской монархии необходимо самое

быстрое завершение проведения железнодорожной линии от Будапешта через Белград и Ниш до Митровицы, с присоединением к готовой уже ветке Салоники-Митровица.¹⁶

После того, как в феврале 1879 года сербы снова дали знать о своем нетерпении, министр иностранных дел обратился к венским и будапештским министрам с пространном письмом, в котором он в мрачных красках рисовал сложившуюся ситуацию.¹⁷ «Пользуясь нашей пассивностью чуждые влияния толкают Сербию как в отношении торговли, так и в отношении транспорта в таком направлении — писал Андраши —, которое противоречит интересам монархий». Министр раздувал опасность, исходящую якобы со стороны России: царское правительство склоняет сербов к заключению сепаратного торгового договора и некоторые другие страны готовы последовать примеру русских... Русская дипломатия прилагает усилия, чтобы строительство железнодорожной сети в Сербии получили русские предприниматели... Приходят тревожные вести о том, что в Болгарии вынашиваются планы создания железной дороги, ведущей к Дунаю по направлению к Румынии, т.е. минуя Сербию. «Правда, эту обстановку можно использовать и для того, чтобы оказывать давление на сербов, но все же, опасность, угрожающая нашим целям несомненна: такая железная дорога могла бы полностью выйти из-под влияния нашей монархии и тем самым создавалась бы опасная конкуренция.» Хотя Андраши не скрывал, что его интересует в первую очередь политическая сторона всего дела, выступая перед министрами он подчеркнул, что «несмотря на политические последствия, дальнейшей пассивностью мы ставим в опасность собственные законные экономические интересы. Права, гарантированные нам путем договора с Сербией, сами ослабляем и даже кромсаем.» Дальше нельзя откладывать активное выступление — гласил его заключение. Венгерское правительство должно сообщить, на каких началах оно собирается приступить к заключению железнодорожной конвенции с Сербией.

Реакции двух правительств на это твердое выступление Андраши были различными. Венгерский министр Печи ответил лишь тем, что разработанный еще в 1873 году проект конвенции может служить достаточной основой, но венгерское правительство конечно готово рассмотреть также и возможные претензии австрийского правительства.¹⁸ В то же самое время Клумецки от имени цислайтанского кабинета выступил с настоящим антивенгерским обвинением. Австрийский министр, который уже дважды ратовал за быстрое начало, с радостью приветствовал призыв Андраши. Его — как он заметил — также беспокоила перспектива заключения Сербией договоров с третьими государствами. В этом случае Австро — Венгрия лишается возможности «оказывать в экономическом и транспортном отношении решающее влияние» на южного соседа. Вся ответственность за это падает на венгерское правительство, которое не желает выступать по существу вопроса... Признавая наличие глубоких

противоречий между двумя правительствами, Клумецки — как и Андраши — сомневался в успешности предстоящих, но никак не начинающихся переговоров о торговой конвенции. Относительно железных дорог он был готов придерживаться предписаний конвенции 8 июля, но отказался взять основой проект 1873 года, ссылаясь на то, что в тогдашних переговорах со сербами австрийское (цислайтанское) правительство не принимало участия. Ввиду острых разногласий Клумецки требовал немедленного созыва таможенной и торговой конференции, а также немедленного назначения срока начала переговоров с Сербией.¹⁹

Хотя в своем ответе Андраши венгерский министр Печи оптимистически утверждал, что переговоры с сербами уже в феврале можно будет начать, но, конечно, из этого ничего не получилось. Венгерское правительство обсудило проект железнодорожной конвенции лишь в конце этого месяца; он получил свою окончательную форму в начале марта, после внесения в него необходимых изменений и дополнений. Железнодорожный вопрос, таким образом, в конце концов весной 1879 года сдвинулся с мертвой точки. Но в области урегулирования торговых отношений и вред все осталось по старому; все еще не были выяснены даже общие принципы. Затруднения в этом вопросе были обусловлены тем, что, несмотря на явные трудности, ни отдел торговой политики Министерства иностранных дел, ни австрийское правительство не решились отказаться от мертворожденной идеи таможенного союза; они продолжали навязывать ее как сербам, так и венграм.

Обсудив составленную министром торговли специальную памятную записку о торговых сношениях с Сербией, венгерский совет министров в своем решении от 4 марта снова решительно отклонил идею таможенного союза.²⁰ В упомянутой памятной записке всесторонне рассматривались альтернативы таможенного союза и обычного договора; вновь был сделан вывод, аналогичный сформулированному в июле 1878 года: у Венгрии нет никакой экономической заинтересованности в создании таможенного союза и она не считает его осуществление практически возможным. Наряду с перечислением старых венгерских доводов, известных по прошлогодней дискуссии, в памятной записке указывалось, что изоляция Сербии от иностранной конкуренции соответствует интересам австрийской промышленности, в то время как «таможенное объединение порождает новую конкуренцию в сельском хозяйстве, особенно в животноводстве Венгрии, не принося выгод для ее промышленности...». Обстоятельно разбирая лишь перспективы заключения обыкновенного договора — он, мол, единственно возможен —, памятная записка пришла к весьма пессимистическим выводам: обстановка в настоящее время настолько благоприятна (и ее незыблемость гарантирует для Австро — Венгрии берлинский трактат), что с заключением нового торгового договора, по всей вероятности, Габсбургская монархия вынуждена будет брать на себя только лишь бремя. Ведь в настоящее время

сербский пошлинный сбор на ввоз товаров в основном протекает на льготных условиях, более того, значительная часть продукции, непосредственно затрагивающая Венгрию, беспошлинна. Поэтому Сербия, по всей видимости, будет стремиться изменить это положение с целью повышения своих доходов. С другой стороны, что касается пошлин на ввоз, то монархии нечего предложить сербам, так как основная часть сербской сельскохозяйственной продукции уже освобождена от всяких пошлин, а что касается пошлин на продукты животноводства (особенно на свинину), в чем чрезвычайно заинтересовано княжество, то они — являясь финансовыми пошлинами —, не могут быть снижены. В целом же, памятная записка была составлена в таком духе, который свидетельствовал о том, что Венгрия не заинтересована в быстром заключении договора.²¹ После всего этого, 4 апреля совет министров Венгрии вынес решение, что он намерен заключить с Сербией только такой договор, единственной целью которого является предоставление обоюдных выгод для торговли.

В соответствии с австрийскими пожеланиями 8—9 марта в Вене состоялось совещание по таможенным и торговым делам, которое также привело к результативным изменениям. Венгерский проект железнодорожной конвенции не был еще передан австрийской стороне, поэтому обсуждение его было перенесено на более поздний срок. Относительно торговой конвенции оба правительства остались на своих прежних — диаметрально противоположных — позициях.²² Предвидя новый провал переговоров, Швегель не мог сделать ничего другого, как направить письмо, комментирующее протокол переговоров, с призывом к обоим премьер-министрам попытаться найти совместное решение для выработки общей и окончательной концепции.²³

Одновременно с совещанием по таможенным делам сербский посланник Цуквич вручил официальную ноту белградского правительства, в которой подтверждалась его прежняя позиция, полностью исключающая возможность вступления Сербии в таможенный союз с австро-венгерской монархией. Сербское правительство вслед за этим обратилось к европейским державам с призывом заключить с Сербией временного торгового договора, единственным содержанием которого было бы взаимная гарантия применения принципа наибольшего благоприятствования. Цель этого сербского шага была очевидна: добиться добровольного отказа держав от предоставленного им статус-кво, и тем самым освободить княжество от ограничений, предписываемых статьей 37 берлинского договора. Сербия только таким образом могла бы приобрести право на самостоятельное заключение договоров. Швегель, узнав о намерениях Белграда, сделал правильный вывод, что Сербия предпринимает этот шаг главным образом для того, чтобы «вопреки ранним предположениям о том, что следует предоставить нам особые привилегии, по мере возможностей защитить себя».²⁴

После того, как ряд государств откликнулось положительно на сербское предложение, для Вены стало очевидным, что для монархии осуществление особых условий у южного соседа будет трудновыполнимо. Тем не менее, она признала это не сразу. На первых порах по-прежнему продолжался давний раздор, существовавший между правительствами двух половин империи. Австрийский кабинет, несмотря на венгерское (и сербское) сопротивление, непреклонно отстаивал требования таможенного союза, более того, в вопросе о железных дорогах предъявил новые требования. Он, с одной стороны, отстаивал их на таможенной конференции, открывшейся 8 марта. Согласно этому, в отношении Сербии вопросы, связанные с торговлей и железными дорогами, могут регулироваться одним общим договором (или должны составлять часть торгового договора), так как «общеевропейские интересы» в сфере железных дорог (т.е. право вмешательства цислайтанского правительства) могли быть гарантированы только таким образом. С другой стороны, он готов способствовать обсуждению венгерского проекта железнодорожной конвенции лишь в том случае, если Венгрия удовлетворит его требования, касающиеся железной дороги в Боснии. Не принимая во внимание более ранние моменты, начало этого спора относится к 1877 году, когда по просьбе австрийского правительства начались переговоры с целью получить разрешение для строительства железнодорожной линии между Сисеком и Нови. (У Сисека в то время находился один из конечных пунктов железнодорожной сети Общества южных железных дорог, отсюда через Загреб она соединялась с австрийскими железнодорожными линиями.) В 1878 году по этому вопросу протекал многократный обмен письмами между двумя правительствами, а также между правительствами и общим военным министерством, особенно заинтересованным в оккупации. Весною 1879 года австрийцы выступили с новым упреком по поводу того, что в то время как на линии Далья-Брод строится выгодное для венгров железнодорожное соединение с Боснией, Будапешт упорно не дает своего согласия на строительство новой, выгодной для австрийцев линии в Боснии. Как предварительное условие требовал Клумецки согласия венгерского правительства. Кабинет Тиссы по-прежнему считал, что продление боснийской линии в направлении Сараево усложнит или устранил возможность проведения главной балканской трассы, ведущей через Сербию. Правда, уже тогда стало очевидным, что сильнопересеченная местность едва ли позволит соорудить боснийскую ветку в короткий срок, кроме того, она не сможет играть роль главной трассы на Балканах. Тем не менее, Будапешт не желал давать поблажек австрийскому Обществу южных железных дорог до завершения сербского соединения. В его планы также не входило, чтобы внутреннее движение Боснии было направлено в сторону Вены.

Таким образом, внутренние разногласия развивались не в сторону их разрешения, а скорее в сторону еще большего обостре-

ния. Для предотвращения последнего, а также с целью активизации дипломатической деятельности Австро — Венгрии министерство иностранных дел выступило в конце марта с солидной памятной запиской, стремясь вывести из тупика зашедшие туда разногласия.²⁵ Особенно большое внимание в ней отводилось позиции, занятой по отношению к торговому договору с Сербией. В вступительной части записки подчеркивалось, что юридически монархия не имеет права противостоять временным торговым договорам, заключаемым Сербией. Однако, она имеет право настаивать на том, чтобы княжество брало на себя только такие обязательства, которые не предрешают вопросы последующей нормализации торговых отношений между Австро — Венгрией и Сербией, другими словами, сохраняют возможности для *обеих* альтернатив, намеченных соглашением от 8 июля. По мнению Министерства иностранных дел, заключение временных договоров не ослабляет позицию монархии при будущих переговорах: в том случае, если остальные державы откажутся от статус-кво, тогда исключительно от благонамеренности Австро — Венгрии будет зависеть, когда Сербия достигнет своей основной цели — ревизии тарифов и жизненно необходимого увеличения своих доходов. Наиболее сильное место этой части памятной записки состоит в том, что, касаясь проблемы таможенного союза, она безоговорочно признает венгерские доводы, направленные против него. Подчеркивается именно тот довод, с которым на заключительном совещании 9 марта выступил советник венгерского министерства торговли Матлекович. Согласно последнему, для создания таможенного союза недостаточно соглашения лишь двух договаривающихся сторон. Для этого также следует получить согласие великих держав, поскольку они добились в Берлине гарантий для статус-кво, а таможенный союз направлен на изменение этого положения. Ввиду того, что новый автономный австро — венгерский тариф содержит куда большие ставки по сравнению с сербским тарифом, трудно себе представить, чтобы остальные державы остались спокойны при распространении его действия на Сербию — аргументировал венгерский эксперт. После перечисленных доводов нет ничего удивительного в выводах памятной записки: следует отказаться от мысли таможенной унии; практически приемлем лишь традиционный тарифный договор. Задача наша состоит в том, чтобы в его рамках сохранить для Австро-Венгрии выгодное положение. Министерство иностранных дел считало, что разработка концепции для заключения подобного договора следует поставить на повестку дня очередного совещания по делам пошлин и торговли. При этом делалось ударение на то, что в новом договоре следует закрепить все таможенные тарифы Сербии и обеспечить для Австро — Венгрии такие особые преимущества в пограничной торговле, которыми не могут пользоваться другие державы даже на основе принципа наибольшего благоприятствования.

Вторая часть памятной записки была посвящена вопросам, связанным со строительством железных дорог. Так как разработан-

ный до этого времени венгерский проект мог служить подходящим отправным моментом для переговоров о конвенции, положение в этой области было более благоприятным. Министерство иностранных дел, соглашаясь с венгерской позицией, подчеркивало, что интересы монархии требуют, чтобы, в первую очередь, сооружение сербской линии и ее соединения было гарантировано договором. Для этого следует принудить княжество к заключению двустороннего железнодорожного договора с монархией. В отношении дальнейших перспектив было бы желательно, чтобы строительство железных дорог в Сербии проводило предприятие, к которому Австро-Венгрия испытывает доверие. По мнению министерства, наилучшим решением вопроса явилось бы то, чтобы проведением железнодорожных линий до Ниша занималось Общество государственных железных дорог (в случае, если бы последнему удалось договориться о гарантиях, требуемых венгерским правительством с целью защищаться от монополизации этой компании), а оттуда же — компания Хирш, на основании своих старых прав. Министерство также высказалось за то, чтобы эксплуатация этой линии находилась во ведении двух названных компаний. Относительно строительства железнодорожной линии между Сисек и Нови, являющейся основным предметом новой австро-венгерской распри, памятная записка Баллгаузплатца настаивала на быстром разрешении существующих разногласий, но при этом она не старалась отстаивать претензии австрийцев относительно одновременности строительства сербской и боснийской линий.

Таким образом, письмо, отправленное от имени Андраши в поисках компромисса, по некоторым пунктам приближалось к позиции будапештского правительства. Последнее, воспользовавшись предоставленной ему возможностью, в апрельских решениях совета министров дважды указывало, что отвергает претензии на одновременность создания сербских и боснийских железных дорог, а также требования таможенного союза с Сербией. «Несмотря на то, что венгерское правительство придает большое значение тому, чтобы было заключено торговое и таможенное соглашение с Сербией, однако для осуществления этого не желает идти на жертвы, так как берлинское соглашение закрепило для Сербии действительность договора, заключенного с Турцией в 1862 году относительно урегулирования торговых отношений, и, таким образом, замена его новым соглашением желательно и целесообразно лишь в том случае, если можно добиться новых преимуществ.»²⁶

Венгерский совет министров занял решительную позицию не только по отношению к сербским договорам. Он категорично отстаивал свои специальные интересы и в связи с другой, отнюдь не менее важной проблеме, имеющей общие точки соприкосновения со сербскими делами и требующей в то время своего разрешения — в области урегулирования торговых и таможенных связей с Боснией и Герцеговиной. В Будапеште с большим нежеланием занимались решением боснийского вопроса и жаждали длительной отсрочки для его

окончательного решения. Тем не менее, Андраши считал, что уже пришло время принять решение по основному вопросу, т.е. о том, будут ли оккупированные области представлять собою отдельный в таможенном отношении район, или они будут включены в общие таможенные рамки Австро—Венгрии. Андраши к своему письму, адресованному Тиссе, приложил солидную работу Швегеля.²⁷ Руководитель торгового отдела акцентировал внимание на преимуществах, вытекающих из возможности таможенного объединения. Он подчеркнул, что внешнеторговое положение Сербии с включением Боснии в состав Австро—Венгрии становится еще более невыгодным. С этим нельзя не считаться, стоя на пороге открытия переговоров. . . «Точно так же нельзя не считаться с преимуществами, вытекающими из расширения нашей таможенной территории вплоть до границ Албании и с выгодами непосредственного соприкосновения с территориями, простирающимися до берега Эгейского моря.» Подобная радужная перспектива экономической экспансии Балкан, вероятно, казалась заманчивой для определенных австрийских кругов. В Будапеште к ней относились отрицательно. По решению совета министров эта проблема требовала дополнительного исследования, а до тех пор следовало стремиться к сохранению существующего положения. При этом последовало заявление, что таможенный вопрос по отношению к Боснии и Герцеговине необходимо отделить от вопроса урегулирования торговых связей с Сербией.²⁸

Проведение ряда конференций в рамках общего совета министров во второй половине апреля 1879 года явилось важным этапом в процессе реализации целей австро—венгерской экономической политики, базирующейся на берлинских решениях. На этих совещаниях были приняты окончательные решения по ряду нерешенных до сих пор проблем. Одной из важнейших являлась задача заключения с Сербией торгового договора. Развертывавшиеся события убедили австрийских министров в полной нереальности их представлений по поводу таможенного союза. На заседании 22 апреля они заявили, что «из-за противоположной позиции венгерского правительства и сопротивления Сербии» они готовы отказаться от таможенного союза и считают приемлемым заключение обычного торгового договора. Однако, важную уступку они не желали предоставлять даром. Пытаясь приукрасить свое поражение и в какой-то мере исходя из наивного представления, они любой ценой добивались того, чтобы в протоколах конференции было зафиксировано, что их точка зрения действительно исключительно для данного положения („für jetzt“), и настоящее решение ни в коей мере не может закрыть путь при повторном рассмотрении возможности для создания таможенного союза.²⁹

С точки зрения переговоров с Сербией, ожидаемых непосредственно за этим, их упорство не имело практического значения. Тем более для австрийской точки зрения, который развил Клумецки на заседании 22 июля. Мысли, высказанные министром относительно

стоящих перед монархией перспективных задач, послужили основой для выработки совместной австро — венгерской концепции. В своем выступлении он в основном развивал мысль, проводимую в памятной записке Министерства иностранных дел от 29 марта, но в своих выводах он пошел значительно дальше.

Поскольку таможенный союз, обещавший экономическую гегемонию, в принудительном порядке был снят с повестки дня, австрийская сторона искала возможности для осуществления требуемых привилегий по отношению к княжеству в рамках формального тарифного договора. Задача была не из легких. Клумецки все же нашел для него простое решение, «обобщив» предписания соглашения от 8 июля 1878 года, касающиеся пограничной торговли. Тем самым он пошел еще дальше, чем предусматривала формулировка, выдвинутая от имени Андраши 29 марта. Пока последний в полном соответствии с соглашением от 8 июля и первоначальным значением понятия говорил об облегчении пограничной торговли, на которую не распространяется принцип наибольшего благоприятствования, пока посланник в Белграде Херберт по поручению Андраши направил Ристичу сформулированную в этом смысле ноту с указанием на статью VII договора, заключенного с Италией, а также на аналогичные предписания договора с Германией, заключенного в декабре 1878 года, до тех пор Клумецки сумел придать всему этому совершенно иной смысл, перевернув все дело. Для него смысл заключался не в льготах, обеспечиваемых в действительности незначительному товарообороту, а в приобретении особых привилегий для Австро — Венгрии. Он подчеркнул, что дуалистической монархии всеми силами следует стремиться к тому, чтобы в отличие от других стран для нее в Сербии было гарантировано особое торгово-политическое положение. Таким образом следует позаботиться о том, чтобы будущий договор обеспечивал для австро — венгерской стороны особые привилегии на все важные для нее виды продукции. Ссылка на пограничный оборот мог бы служить лишь как предлог. По логике австрийского министра, преследуемая цель должна заключаться в том, чтобы сербы сделали исключение для всего австро — венгерского экспорта. Клумецки, вероятно, отдавал себе отчет в последствиях своего начиная, а также в ожидаемой реакции со стороны сербов, поэтому, подытожив свои доводы, он указал на то, что Габсбургская монархия располагает достаточными возможностями для того, чтобы добиться для себя особых привилегий даже в том случае, если из-за предъявленных ею требований переговоры на своей начальной стадии зашли бы в тупик.

Идея торгового министра Австрии не встретила возражений ни у Министерства иностранных дел, ни у венгерского правительства. От имени последнего Тисса настаивал лишь на том, чтобы новый договор был подписан «на более выгодных» условиях по сравнению с существующим статус-кво. Несмотря на то, что его правительство в «Памятной записке», обсужденной и одобренной полтора месяца

до этого, опираясь на многочисленные данные, доказало, что будущий договор экономически не выгоден Венгрии, тем не менее, последнее не помешало министру высказать свое пожелание. Более того, когда в конце заседания Андраши подводя итоги, дипломатично так выражался, что договор не может создать по сравнению с настоящим худшего положения, Тисса еще раз уточнил свою формулировку в надлежащем месте протокола и добился ее принятия 1 мая на коронном совещании, завершающим серию конференций.³⁰

Решение конференции предписывало заинтересованным сторонам немедленно приступить к внутренней подготовке торгового договора. В интересах этого при разработке директив возникла необходимость в проведении новой торговой и таможенной конференции. В договоре следовало наметить особые далековедущие привилегии и любым путем вынудить княжество до тех пор соблюдать статус-кво, пока не будет заключен новый договор.

Так окончился внутренний раздор, возникший по вопросу сербской таможенной унии и тянувшийся более года. После изнурительной борьбы двум правительствам удалось прийти к общему отправному моменту при ведении переговоров с Сербией. Им представлялось, что после этого нетрудно будет заключить и сам договор... Кроме решений о торговой политике апрельские конференции заняли определенную позицию и в отношении не менее оспариваемой другой проблемы, по вопросу балканского международного железнодорожного сообщения. Хотя в этой области, в отличие от первой, решение общего совета министров не являлось окончательным, и в этой области был сделан значительный шаг вперед. Оба правительства — на основании решения общего совета министров — пришли к соглашению о том, что балканскую железнодорожную связь между Габсбургской монархией и Константинополем, а также Салониками наиболее целесообразно прокладывать по долине реки Моравы, т.е. провести ее через Белград и Ниш. В интересах скорейшего сооружения этой сети представлялось желательным, чтобы Австро-Венгрия оказала энергичное давление на все страны, причастные к этому (Турцию, Болгарию, Сербию), но особенно в отношении Сербии следовало быть энергичным, чтобы добиться безоговорочного выполнения княжеством предписаний соглашения от 8 июля, в частности о трехлетнем сроке строительства, независимо от позиции занимаемой Турцией и Болгарией. (Между прочим Ристич упорно уклонялся от ведения двусторонних переговоров с монархией о железнодорожном строительстве, *вместо* комитета четырех.) Согласно решению Минисерство иностранных дел должно было убедить Сербию начать как можно быстрее переговоры, касающиеся создания железнодорожного соединения.

На коронном совете 1 мая было обусловлено, что страны обеих правительств немедленно приступят к выработке проектов для переговоров со сербами а также и то, что сразу после очередного заседания таможенной конференции ее решения будут одобрены

правительствами. Эта необыкновенная спешка была вызвана необоснованной надеждой участников апрельских министерских конференций на то, что железнодорожное соглашение с Сербией очень быстро будет достигнуто, и его можно будет выдвинуть на обсуждение уже на осенних сессиях обоих парламентов! И, наконец, на этом же совещании министров был решен вопрос относительно постройки железной дороги в Боснии. Согласно этому, основная балканская линия, идущая через Боснию, от Баньялука до Салоник и Константинополя, не будет продолжена до тех пор, пока полностью не будет совершенно строительство железнодорожной линии через Сербию. Это решение было вынесено для успокоения будапештского кабинета. Вместе с тем венгерское правительство должно было способствовать соединению уже построенной железной дороги Баньялука-Доберлин с австро-венгерской сетью у Сисека, кроме того венгерское правительство было обязано (правда, при условии, что расходы, связанные с постройкой этой линии не будет нести непосредственно венгерская казна) выступить уже в текущем году перед государственным собранием с надлежащим законопроектом.

Неблагоприятным результатом апрельской общеминистерской конференции, с венгерской точки зрения, было решение относительно Боснии и Герцеговины. Как бы ни хотелось правительству Тиссы оттянуть обязательное решение о судьбе этого района, ссылаясь на неразработанность административного законопроекта, сложность таможенных и финансовых проблем, на различия в налоговых системах, и в государственной монополии, после решительного выступления цислайтанского кабинета, общих министров, а также, не в последнюю очередь, самого императора Франца-Иосифа, ему пришлось отказаться от своей тактики. Дискуссия, проходившая в течение многих месяцев по этому вопросу, закончилась. Была принята резолюция, в которой указывалось на то, что неупорядоченность юридических вопросов не может препятствовать включению двух этих провинций в общую таможенную территорию монархии. Задача двух правительств состоит в подготовке необходимых законопроектов, при дальнейшем вынесении их на обсуждение парламентов во время осенних законодательных сессий.³¹ Таким образом, из первоначальных широких замыслов австрийцев относительно таможенной унии достигнута была лишь скромная их часть: экономическая аннексия Боснии и Герцеговины.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ О конференции: Andrassy an Tisza. Geheim. Nr. 918. Wien, 5. April 1878. В приложении текст проекта Швереля. Országos Levéltár Budapest (Государственный архив Будапешт, в дальнейшем: OL) K 26 1878 — 606.

² Andrassy an Tisza. 5. April 1878. Там же.

³ Chlumecky an Tisza. Nr. 271/G. P. Wien, 30. Mai 1878. OL K 26 1878 — 606. См еще: Ministerrat für gemeinsame Angelegenheiten. Protokoll vom 22. April 1879. Österreichisches Staatsarchiv. Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien. Ministerium des Außern. Politisches Archiv (в дальнейшем: HHStA PA) XL/290.

- ⁴ Протоколы заседаний венгерского совета министров (в дальнейшем: М. mt. jkv.). Budapest, 1878. március 25. OL K 27.
- ⁵ Trefort an Chlumecky. Nr. 537. Budapest, 30. Juni 1878. OL K 26. 1878 – 606.
- ⁶ M. mt. jkv. Budapest, 1878. június 17. OL K 27.
- ⁷ Там же.
- ⁸ Péchy an Chlumecky. Nr. 2126. Budapest, 2. Juli 1878. OL K 26. 1878 – 606.
- ⁹ Novotny A.: Quellen und Studien zur Geschichte des Berliner Kongresses 1878. Bd. I. Graz – Köln 1957. Nr. 120, 131, 168, 224.
- ¹⁰ Берлинский трактат: Сборник договоров России с другими государствами. 1856 – 1917. М. 1952. 181 – 206. См. также: Bittner L.: Chronologisches Verzeichnis der Österreichischen Staatsverträge. III. Bd. Wien, 1914. Nr. 4159.
- ¹¹ Bittner Nr. 4157.
- ¹² Andrassy an Cingria. Wien, 29. Oktober 1878. („Berichte, Welche den Delegationen vorgelegt wurden.“) HHStA Administrative Registratur, Handelspolitisches Archiv, Fach 34, Sonderreihe (в дальнейшем: Ad. R. F 34), Karton 281. См. еще: Novotny Nr. 642.
- ¹³ Werde an Andrassy. Nr. 16/HP (28. September 1878); Nr. 20/HP (5. November 1878) HHStA Ad. R. F 34 K. 282.
- ¹⁴ Péchy an Andrassy. Nr. 3953. Budapest, 15. Dezember 1878. Там же; Hauptmann F.: Österreich-Ungarn Werben um Serbien 1878 – 1881. Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs. Bd. 5 (Wien 1952). 146.
- ¹⁵ Péchy an Andrassy. 15. Dezember. М. mt. jkv. Budapest 1879. január 3. OL K 27.
- ¹⁶ „Denkschrift zur Frage der Besetzung des Sandschakates von Novipazar“ Jänner 1879. Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv. М. K. S. M. Separatfasc. 71/68.
- ¹⁷ Andrassy an den kk. k. u. Handelsministern. Nr. 129/9. Wien, 7. Februar 1879. HHStA Ad. R. F 34 K. 282. Hauptmann 151.
- ¹⁸ Péchy an Andrassy. Nr. 433. Budapest, 10. Februar 1879. HHStA Ad. R. F 34. K. 282.
- ¹⁹ Chlumecky an Andrassy. Nr. 281. Wien, 11. Februar 1879. Там же; Hauptmann 147.
- ²⁰ М. mt. jkv. Budapest, 1879. március 4. OL K 27.
- ²¹ „Emlékirat a Szerbiával kötendő kereskedelmi szerződés ügyében.“ OL K 26 1879 – 422.
- ²² „Zoll – und Handels Konferenz Wegen Vorbereitung der mit Serbien abzuschließenden Verträge.“ Там же.
- ²³ Schwegel an Tisza. Nr. 1619. Wien, 10. März 1879. Там же.
- ²⁴ Protokoll Nr. I. Wien, 8. März 1879. OL K 26 1879 – 422.
- ²⁵ Andrassy an Tisza. Nr. 2061. Wien, 29. März 1879. Приложение: „Zur Frage der Regelung unserer handelspolitischen Beziehungen zu Serbien.“ Там же.
- ²⁶ М. mt. jkv. Budapest, 1879. április 4. 18/2 OL K 27.
- ²⁷ Andrassy an Tisza. Nr. 2019. Wien, 27. März 1879. Приложение: „Zur Frage der Einbeziehung Bosniens und der Herzegovina in das allgemeine österreichisch – ungarische Zollgebiet.“ OL K 26 1879 – 422 (628).
- ²⁸ М. mt. jkv. Budapest, 1879 április 4; április 15. OL K 27.
- ²⁹ Ministerrat für gemeinsame Angelegenheiten. Protokoll vom 22. April 1879. HHStA PA XL/290.
- ³⁰ Там же. Protokoll vom 1. Mai 1879.
- ³¹ Там же.